



EP1207068

Biblio

Desc

Claims

Page 1

Drawing

**Vehicle roof with at least two panels arranged one behind the other**

Patent Number: EP1207068

Publication date: 2002-05-22

Inventor(s): DE GAILLARD FRANCOIS (FR)

Applicant(s): WEBASTO VEHICLE SYS INT GMBH (DE)

Requested Patent: ☐ EP1207068, A3

Application Number: EP20010126170 20011103

Priority Number (s): DE20001057167 20001116

IPC Classification: B60J7/047

EC Classification:

Equivalents: ☐ DE10057167Cited Documents: US4498701; DE4227400; DE3802380; US4786102; EP0348073; DE4008145; US5197779; WO0006404**Abstract**

The vehicle roof has at least two panels (6, 7) one behind the other which close the roof aperture (2) between them. One can go under the other for a half-open roof. The roof aperture widens out towards the rear of the vehicle transversely to the roof panel sliding direction. The guide device (9) for the wider panel is fitted on one side in the transverse outer region and on the other side at the edge of the widened region.

Data supplied from the esp@cenet database - I2



(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
22.05.2002 Patentblatt 2002/21

(51) Int Cl.7: **B60J 7/047**

(21) Anmeldenummer: **01126170.8**

(22) Anmeldetag: **03.11.2001**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
 Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: **De Gaillard, Francois**
85390 Moulleron en pareds (FR)

(74) Vertreter: **Wiese, Gerhard**
Wiese & Konnerth
Georgenstrasse 6
82152 Planegg (DE)

(30) Priorität: **16.11.2000 DE 10057167**

(71) Anmelder: **Webasto Vehicle Systems**
International GmbH
82131 Stockdorf (DE)

(54) **Fahrzeugdach mit wenigstens zwei hintereinander angeordneten Deckeln**

(57) Die Erfindung betrifft ein öffnungsfähiges Fahrzeugdach mit wenigstens zwei hintereinander angeordneten Deckeln (6, 7), die gemeinsam eine Dachöffnung (2) verschließen und von denen wenigstens ein Deckel (6) zum Freigeben eines Teils der Dachöffnung (2) über oder unter den anderen Deckel (7) verschiebbar ist. Er-

findungsgemäß ist vorgesehen, daß die Dachöffnung (2) eine sich quer zur Verschieberichtung des Deckels (6, 7) verbreiternde Form aufweist. Das mit wenigstens zwei Deckeln versehene Großdach ist durch diese Gestaltung mit einer einfachen Mechanik in verschiedene Öffnungspositionen betätigbar.

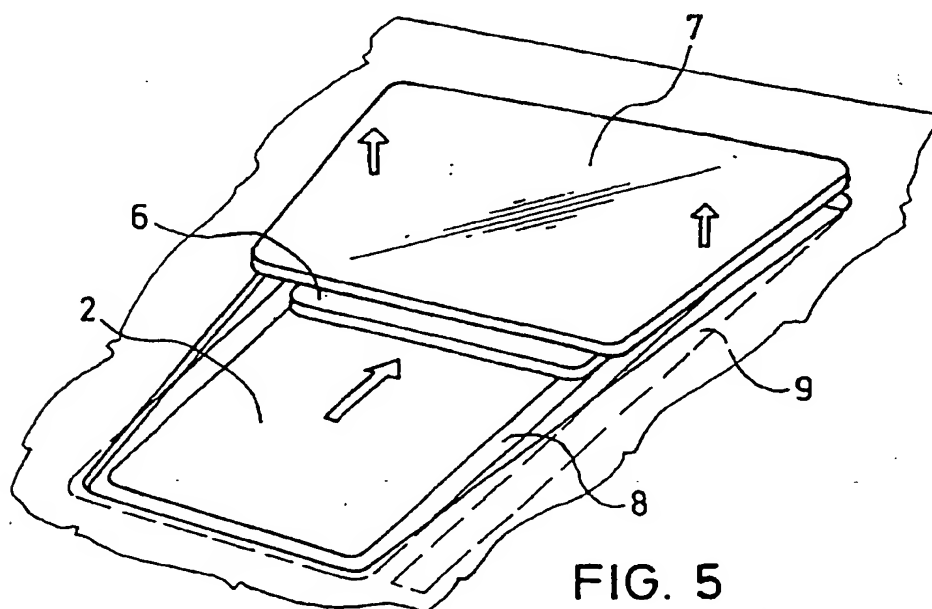


FIG. 5

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Fahrzeugdach mit wenigstens zwei hintereinander angeordneten Deckeln, die gemeinsam eine Dachöffnung verschließen, und von denen wenigstens ein Deckel zum Freigeben eines Teils der Dachöffnung unter den anderen Deckel verschiebbar ist.

[0002] Ein derartiges Fahrzeugdach ist aus der DE 42 27 400 C2 bekannt. Die Deckel weisen eine rechteckige Form auf und passen sich daher schlecht an sich dynamisch nach hinten verbreiternde, keilförmige Karosserieförmungen an. Der abgesenkte Deckel beeinträchtigt darüber hinaus auch die Kopffreiheit der Insassen. Aus der DE 43 06 451 C1 ist ein Faltdach bekannt geworden, das sich mittels an den Enden quer verschiebbar geführter Spriegel an eine sich nach vorn erweiternde Dachöffnung anpaßt. Ferner ist aus der DE 100 02 457 A1 ein Dach mit einem Deckel bekannt, der eine sich nach hinten verjüngende Dachöffnung wahlweise verschließt oder durch Verschiebung längs nicht paralleler Führungen freigibt.

[0003] Aufgabe der Erfindung ist es, ein Fahrzeugdach zu schaffen, bei dem zwei hintereinander angeordnete Deckel mit einer einfachen Mechanik betätigbar sind.

[0004] Durch die sich quer zur Verschieberichtung des Deckels verbreiternde Dachöffnung wird die Möglichkeit geschaffen, in deren erweitertem Bereich die Führungs- und/oder Ausstellmittel für den breiteren Deckel vorzusehen.

[0005] Die Führungsschienen des verschiebbaren Deckels erstrecken sich quer zur Fahrzeuglängsachse gesehen vorzugsweise innerhalb der Führungs- und/oder Ausstellmittel des anderen Deckels.

[0006] Eine bevorzugte Ausführungsform sieht vor, daß die Dachöffnung die Form eines Trapezes aufweist. Hierdurch läßt sich die Form der Dachöffnung hervorragend an die Form der gesamten Dachkontur auch bei einem sich keilförmig nach hinten erweiternden Fahrzeug anpassen.

[0007] Gemäß alternativer Ausführungsformen sind jedoch auch solche Dachöffnungen möglich, bei denen die Seitenkanten einer Kurvenbahn folgen. Öffnungsfähige Fahrzeugdächer dieser Art sind als Gestaltungs- und Differenzierungselemente beim Design neuer Fahrzeuge einsetzbar.

[0008] Bevorzugt ist vorgesehen, daß in Fahrtrichtung vorn ein schmalerer Deckel angeordnet ist. Dieser ist bevorzugt unter den dahinterliegenden breiteren Deckel verfahrbar. Für eine besonders einfache Mechanik ist es vorteilhaft, wenn der breitere Deckel aus seiner Schließposition heraus mittels einer einfachen Anhebemechanik anhebbar ist, während der schmalere Deckel mit einer einfachen Verschiebemechanik unter den angehobenen breiteren Deckel verfahrbar ist.

[0009] Bevorzugt weisen der breitere Deckel und gemäß einer Variante auch der schmalere Deckel die Mög-

lichkeit auf, mit ihrer Hinterkante in eine Lüfterposition ausstellbar zu sein.

[0010] Gemäß einer weiteren bevorzugten Ausführungsform ist vorgesehen, daß beide Deckel in Schließposition bündig zueinander angeordnet sind. Es sind alternativ dazu jedoch auch solche Dachformen denkbar, bei denen sich die beiden Deckel in der Schließposition auf einem unterschiedlichen Höhenniveau befinden, so daß zumindestens der schmalere der beiden Deckel ohne jedes Anheben oder Absenken über oder unter den anderen Deckel verfahrbar ist.

[0011] Diese Aufgabe wird durch ein Fahrzeugdach mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen angegeben.

[0012] Nachfolgend werden Ausführungsbeispiele des Sonnendaches unter Bezugnahme auf die Zeichnungen näher erläutert. Es zeigt:

- Fig. 1 eine schematische perspektivische Ansicht eines Fahrzeugdachs mit zwei trapezförmigen Deckeln,
- Fig. 2 einen schematischen Längsschnitt durch das geschlossene Fahrzeugdach gemäß Fig. 1,
- Fig. 3 einen schematischen Längsschnitt durch das geöffnete Fahrzeugdach gemäß Fig. 1,
- Fig. 4 eine schematische Draufsicht auf die Deckel und deren Führungsbereiche,
- Fig. 5 eine schematische perspektivische Ansicht des Fahrzeugdachs gemäß Fig. 1 in geöffneter Position
- Fig. 6A-D ein Fahrzeug mit einem Zweideckel-Dach in verschiedenen Öffnungszuständen,
- Fig. 7A-D ein Fahrzeug mit einem Zweideckel-Dach in verschiedenen Öffnungszuständen, bei dem als Variante zum ersten Ausführungsbeispiel auch der vordere Deckel anhebbar ist,
- Fig. 8-10 verschiedene Varianten von Zweideckel-Dächern mit unterschiedlicher Seitenkontur, und
- Fig. 11 eine schematische Darstellung der Betätigungsmittel für das Fahrzeugdach gemäß den Fig. 1-6.

[0013] Ein in den Fig. 1 bis 6 dargestelltes erstes Ausführungsbeispiel zeichnet sich dadurch aus, daß bei einem Fahrzeugdach 1 eine Dachöffnung 2 durch zwei hintereinander angeordnete Deckel 6 bzw. 7 verschließbar oder zumindestens teilweise freigebbar ist, wobei die Dachöffnung 2 ausgehend von ihrer Vorderkante 3 zu ihrer Hinterkante 4 eine sich verbreiternde Form aufweist, bei der die Seitenkanten 5 gerade sind, so daß insgesamt die Form eines Trapez entsteht, oder, gemäß der in den Figuren 9 und 10 gezeichneten Alternative die Seitenkanten 5 die Kontur einer Kurvenbahn

17. annehmen.

[0014] Beide Deckel 6 und 7 sind unmittelbar hintereinanderliegend und bevorzugt in der Schließposition bündig zueinander angeordnet. Somit grenzt die Vorderkante 6V des vorderen Deckels 6 unmittelbar an die Vorderkante 3 der Dachöffnung 2 an. Die Hinterkante 6H des vorderen Deckels 6 grenzt unmittelbar an die Vorderkante 7V des hinteren Deckels 7 an. Die Hinterkante 7H des hinteren Deckels 7 grenzt unmittelbar an die Hinterkante 4 der Dachöffnung 2 an.

[0015] Wie in Figur 2 und 3 dargestellt, ergeben sich unterschiedliche Öffnungsmöglichkeiten dadurch, daß der hintere Deckel 7 anhebbar ist und in einem zweiten Öffnungsstadium der vordere Deckel 6 auf seinem ursprünglichen Niveau mittels einer einfachen Verschiebemechanik unter den Deckel 7 verfahrbar ist. Hierzu sind die parallel zueinander angeordneten Führungsschienen 8 bzw. 9, wie aus den Figuren 4 und 5 zu entnehmen, derart angeordnet, daß sich die Führungsschienen 9 für den hinteren Deckel 7 ausschließlich im hinteren verbreiterten Bereich der Dachöffnung 2 befinden, während die Führungsschienen 8 für den vorderen Deckel 6 sich innenliegend davon über die gesamte Länge der Dachöffnung 2 erstrecken. Um ein einheitliches Führungsschienenprofil verwenden zu können, können jedoch auch die Führungsschienen 9 unter dem festen Fahrzeugdach 1 im unsichtbaren Bereich liegend bis nach vorne geführt sein, wie dies in den Figuren 5 und 11 gezeigt ist.

[0016] Die trapezförmige oder auch von einer seitlichen Kurvenbahn 17 begrenzte Kontur der Dachöffnung 2 und dem entsprechend der Deckel 6 bzw. 7 ist vorzugsweise ausgehend von einer Dachmitte 18 symmetrisch. Es sind jedoch auch asymmetrische Formen realisierbar. Der sich aufgrund der Erweiterung der Dachöffnung im hinteren Bereich seitlich ergebende erweiterte Bereich der Dachöffnung 2 ist in den Figuren 8 bis 10 mit der Bezugszahl 10 bezeichnet. In diesem Bereich sind, wie in Figur 4 dargestellt, bevorzugt die Führungsschienen für den hinteren Deckel 7 angeordnet. Wenn vorstehend von vorderem Deckel 6 und hinterem Deckel 7 gesprochen wird, so ist für den Fachmann klar, daß diese Anordnung auch auf dem Fahrzeug in umgekehrter Reihenfolge erfolgen kann, wenn dies bei einer bestimmten Dachkontur gewünscht wird.

[0017] Für ein Zweideckeldach gemäß Figur 6 mit den Öffnungsvarianten gemäß den Figuren 6A bis D ist die in Figur 11 gezeigte Betätigungsmechanik geeignet. Wie in Figur 6 dargestellt, kann das Fahrzeugdach ausgehend von der in Figur 6A gezeigten Schließposition beider Deckel bzw. 7 zunächst in einem ersten Öffnungsschritt gemäß Figur 6B derart geöffnet werden, daß der hintere Deckel 7 mit seiner Hinterkante 7H nach oben über das feste Fahrzeugdach 1 angehoben wird. Der vordere Deckel 6 bleibt dabei noch geschlossen. In der nächsten Öffnungsposition wird der hintere Deckel 7 zusätzlich mit seiner Vorderkante 7V angehoben, so daß er sich dann in etwa parallel zum festen Fahrzeug-

dach 1 oberhalb von dessen Niveau befindet und rundherum einen Lüftungsspalt gegenüber der Dachöffnung 2 freigibt.

[0018] In dieser angehobenen Position des hinteren Deckels 7 fährt gemäß Figur 6D der vordere Deckel 6 teilweise oder vollständig unter den hinteren Deckel 7. Aufgrund von dessen angehobenen Niveau braucht der vordere Deckel 6 keinerlei Absenkmechanik, sondern kann auf demselben Niveau wie in seiner Schließposition nach hinten verfahren werden. Für die Fahrzeuginsassen ergibt sich dadurch, daß in keiner Phase eine Beeinträchtigung der Kopffreiheit besteht.

[0019] Zum ersten Ausführungsbeispiel gemäß den Figuren 1 bis 6 gehörige Mechanik ist in der Figur 11 schematisch dargestellt. Der vordere Deckel 6 setzt sich aus einer Deckelplatte 21, bevorzugt aus einem transparenten Material wie Glas oder Kunststoff und einem die Deckelplatte 21 von unten her versteifenden Deckelrahmen 22 zusammen, an dem seitliche Laschen angeformt sind, die für eine Verbindung mit Gleitschuhen 16 ausgelegt sind. Die Gleitschuhe 16 sind über ein Antriebskabel 20 mit einem Elektromotor 19 verbunden, der im Bereich eines vorderen Rahmentails 25 angeordnet ist. Durch Verschiebung des Antriebskabels 20 sind die Gleitschuhe 16 in der Führungsschiene 8 längs verschiebbar.

[0020] Der hintere Deckel 7 setzt sich aus einer ebenfalls bevorzugt aus transparentem Material wie Glas oder Kunststoff bestehenden Deckelplatte 23 und einer diese von unten versteifenden Deckelrahmen 24 zusammen. Am Deckelrahmen 24 sind wiederum seitlich Laschen angeformt, an denen eine Deckelkulisie 15 angebracht ist. Die Deckelkulisie 15 weist Führungsbolzen auf, die in Eingriff mit einem vorderen Kulissenschlitz 12 und einem hinteren Kulissenschlitz 13 einer Ausstellkulisie 11 stehen, welche ihrerseits mit Gleitschuhen 14 versehen ist und mit diesen in der Führungsschiene 9 verschiebbar geführt ist. Für die Verschiebung der Ausstellkulisie 11 ist ein Antriebskabel 27 vorgesehen, welches mit einem nicht dargestellten Elektromotor in Antriebsverbindung steht, der an einem hinteren Rahmenteil 26 angeordnet ist. Das hintere Rahmenteil 26 und das vordere Rahmenteil 25 sind mit den bevorzugt als ein einheitliches Profil ausgebildeten Führungsschienen 8 und 9 zu beiden Seiten verbunden und bilden dadurch einen geschlossenen Rahmen, an dem das öffnungsfähige Fahrzeugdach mit den beiden Deckeln 6 und 7 vormontiert als Baueinheit zum Fahrzeughersteller transportiert werden kann.

[0021] Anstelle des vorderen Elektromotors 19 und des hinteren nicht dargestellten Elektromotors können die Antriebskabel 20 und 27 auch über Handkurbeln oder dergleichen betätigbar sein.

[0022] Die nicht dargestellten Führungsbolzen an den Deckelkulissen 15 liegen bei geschlossenem Zustand des hinteren Deckels 7 an den vorderen Enden der Kulissenschlitze 12 und 13 an. Zum Ausstellen der Hinterkante 7H des Deckels 7 gemäß Figur 6B wird die Aus-

stellkulis 11 mittels des Antriebskabels 27 um einen Betrag nach vorne verschoben, wobei der hintere Kulissenstift über die Rampe des hinteren Kulissenschlitzes 13 angehoben wird. Der vordere Führungsbolzen bleibt dabei noch im horizontalen vorderen Bereich des vorderen Kulissenschlitzes. Bei einem weiteren Verschieben der Ausstellkulis 11 wird auch der vordere Führungsbolzen über die weiter hinter liegende Rampe des Kulissenschlitzes 12 angehoben, so daß der Deckel 7 dann die in Figur 6C dargestellte Position einnimmt. Der hintere Führungsbolzen durchläuft dabei den oberen horizontalen Abschnitt des hinteren Kulissenschlitzes 13 und verändert somit nicht die Höhenlänge des Deckels 7. Damit die Deckelkulis 15 bei der Verschiebung der Ausstellkulis 11 nicht durch Reibungskräfte mitverschoben wird, ist entweder die Deckelkulis 15 oder sind die nicht dargestellten Führungsbolzen zusätzlich in ortsfesten Führungen geführt, die nur eine vertikale jedoch keine horizontale Bewegung erlauben.

[0023] Der vordere Deckel 6 ist mittels einer einfachen Verschiebemechanik verschiebbar, die lediglich aus den am Deckelrahmen 22 angeordneten Gleitschuhen 16 steht, von denen wenigstens einer mit dem Antriebskabel 20 für eine Längsverschiebung in der Führungsschiene 8 verbunden ist. Bei vollständig angehobenem Deckel 7 gemäß Figur 6C ist der Antrieb 19 für eine Verschiebung des vorderen Deckels 6 freigegeben, so daß der vordere Bereich der Dachöffnung 2 durch Verschieben des Deckels 6 unter den Deckel 7 freigebbar ist.

[0024] Bei der in Figur 7A bis 7D dargestellten Variante ist abweichend zum vorstehend beschriebenen Ausführungsbeispiel der vordere Deckel 6 ebenfalls mit einer Anhebemechanik versehen, so daß ausgehend von der in Figur 7A gezeigten Schließposition bei der in Figur 7B gezeigten Position der Deckel 6 mit seiner Hinterkante 6H in eine Lüfterposition ausstellbar ist. Zusätzlich oder unabhängig davon ist, wie in Figur 7C gezeigt, der Deckel 7 mittels der vorstehend beschriebenen Anhebemechanik vollständig anhebbar oder auch als Zwischenschritt mit seiner Hinterkante anhebbar, wobei dann an beiden Hinterkanten 6H und 7H zwei getrennte Lüftungsspalten freigegeben werden. Dagegen ist bei der in Figur 7C dargestellten Lüfterposition ein großer Lüftungsspalt ausgehend von der Hinterkante 7H des hinteren Deckels bis in den Seitenbereich des vorderen Deckels 6 hinein freigelegt. Die Öffnungsposition gemäß Figur 7D unterscheidet sich nicht von der in Figur 6D gezeigten Öffnungsposition. Der vordere Deckel 6 ist wiederum unter den vollständig angehobenen Deckel 7 nach hinten verfahren und gibt dabei einen Teil der Dachöffnung vollständig frei. Das erfindungsgemäße Fahrzeugdach hat den Vorteil, daß es mit einer sehr einfachen Mechanik verschiedene Öffnungsvarianten eines Zweideckeldaches ermöglicht und daß es aufgrund der sich erweiternden Dachöffnung als Gestaltungs- und Stilelement an einem Fahrzeug entsprechend von dessen Dachkontur angepasst werden kann.

Dadurch, daß keiner der Deckel nach unten absenkbar ausgeführt sein muß, wird die Kopffreiheit für die Insassen in keiner Phase beeinträchtigt.

5 Bezugszeichenliste

[0025]

1	Fahrzeugdach
10 2	Dachöffnung
3	Vorderkante (von 2)
4	Hinterkante (von 2)
5	Seitenkante (von 2)
6	(vorderer) Deckel
15 6V	Vorderkante (von 6)
6H	Hinterkante (von 6)
7	(hinterer) Deckel
7V	Vorderkante (von 7)
7H	Hinterkante (von 7)
20 8	Führungsschiene (für 6)
9	Führungsschiene (für 8)
10	erweiterter Bereich (von 2)
11	Ausstellkulis (von 7)
12	(vorderer) Kulissenschlitz (in 11)
25 13	(hinterer) Kulissenschlitz (in 11)
14	Gleitschuh (an 11)
15	Deckelkulis (an 7)
16	Gleitschuh (an 6)
17	Kurvenbahn (an 5)
30 18	Dachmitte
19	Elektromotor
20	Antriebskabel
21	Deckelplatte (von 6)
22	Deckelrahmen (von 6)
35 23	Deckelplatte (von 7)
24	Deckelrahmen
25	vorderes Rahmenteil
26	hinteres Rahmenteil
27	Antriebskabel
40	

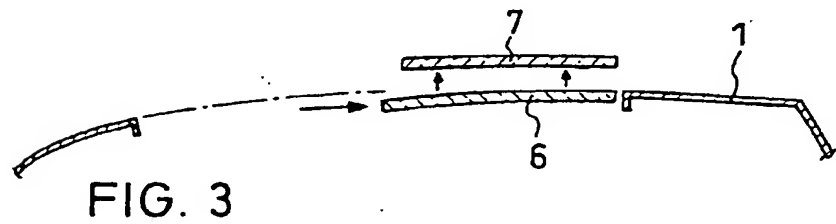
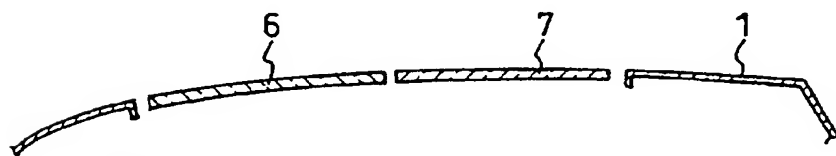
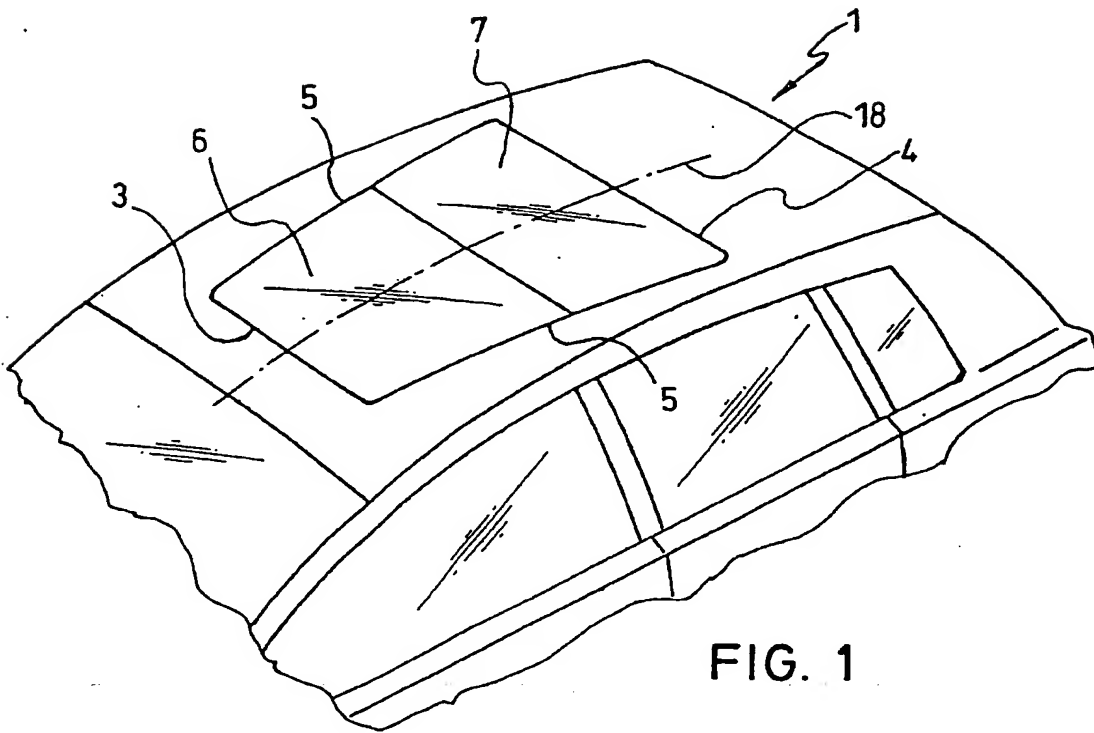
Patentansprüche

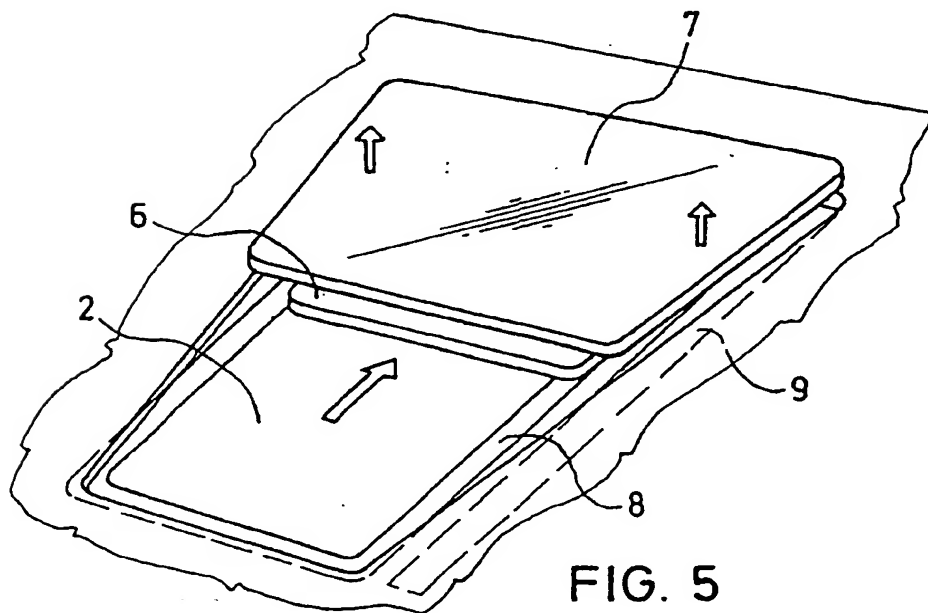
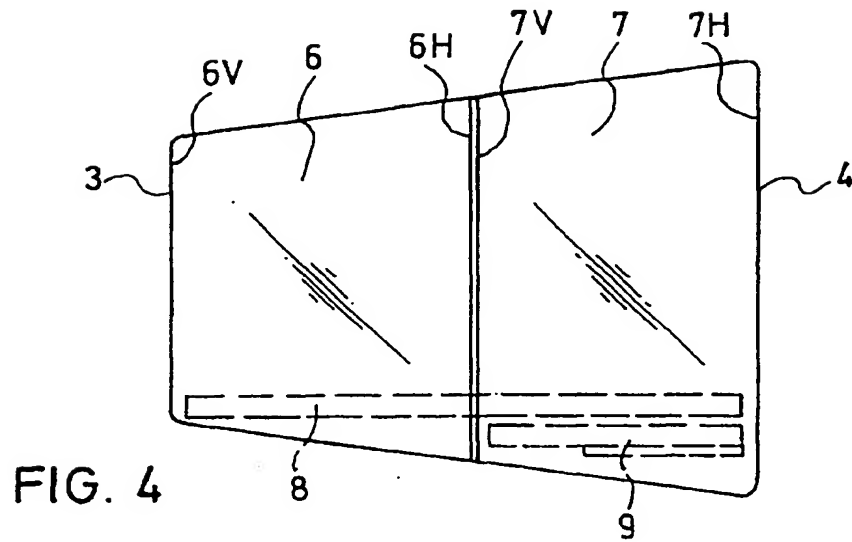
1. Öffnungsfähiges Fahrzeugdach mit wenigstens zwei hintereinander angeordneten Deckeln (6, 7), die gemeinsam eine sich quer zur Verschieberichtung des Deckels (6) verbreiternde Dachöffnung (2) verschließen und von denen wenigstens ein Deckel (6) zum Freigeben eines Teils der Dachöffnung (2) über oder unter den anderen Deckel (7) verschiebbar ist, wobei ein Führungs- und/oder Ausstellmittel (9, 11) für den breiteren Deckel (7) einerseits am quer zur Fahrzeuglängsachse gesehen äußeren Bereich des Deckels (7) sowie andererseits am Rand des erweiterten Bereichs (10) der Dachöffnung (2) angeordnet ist.
2. Öffnungsfähiges Fahrzeugdach nach Anspruch 1,

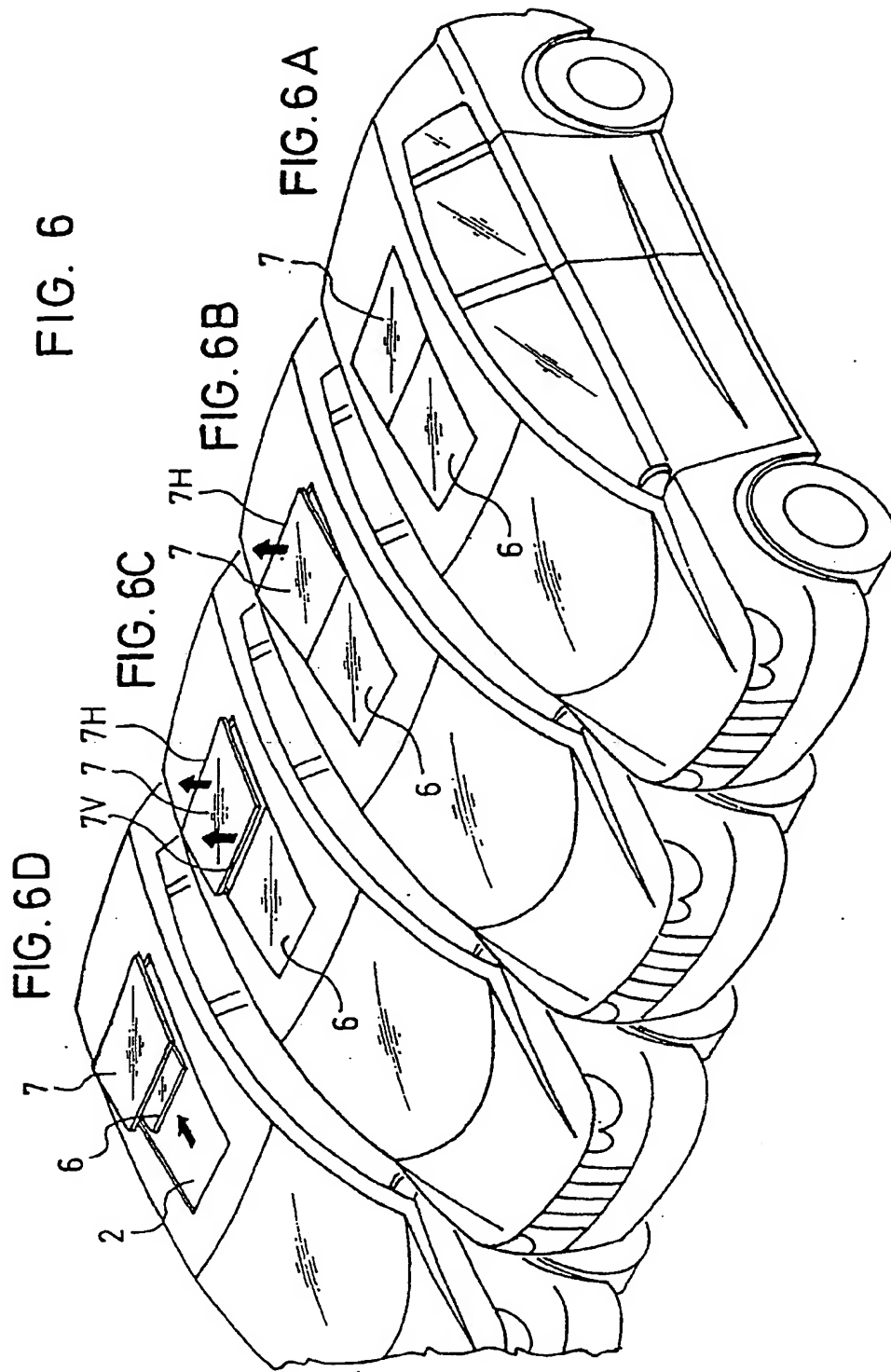
- dadurch gekennzeichnet, dass sich Führungsschienen (8) des verschiebbaren Deckels (6) quer zur Fahrzeuglängsachse gesehen innerhalb der Führungs- und/oder Ausstellmittel (9,11) des anderen Deckels (7) erstrecken.** 5
3. **Öffnungsfähiges Fahrzeugdach nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Dachöffnung (2) die Form eines Trapez aufweist.** 10
4. **Öffnungsfähiges Fahrzeugdach nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Seitenkanten (5) der Dachöffnung einer Kurvenbahn (17) folgen.** 15
5. **Öffnungsfähiges Fahrzeugdach nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass in Fahrtrichtung vorn ein schmaler Deckel (6) angeordnet ist.** 20
6. **Öffnungsfähiges Fahrzeugdach nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der schmalere Deckel (6) unter den breiteren Deckel (7) verfahrbar ist.** 25
7. **Öffnungsfähiges Fahrzeugdach nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der breitere Deckel (7) aus seiner Schließposition heraus anhebbar ist.** 30
8. **Öffnungsfähiges Fahrzeugdach nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass der breitere Deckel (7) mit seiner Hinterkante (7H) in eine Lüfterposition ausstellbar ist.** 35
9. **Öffnungsfähiges Fahrzeugdach nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der schmalere Deckel (6) mit seiner Hinterkante (6H) in eine Lüfterposition ausstellbar ist.** 40
10. **Öffnungsfähiges Fahrzeugdach nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass beide Deckel (6, 7) in Schließposition bündig zueinander angeordnet sind.** 45

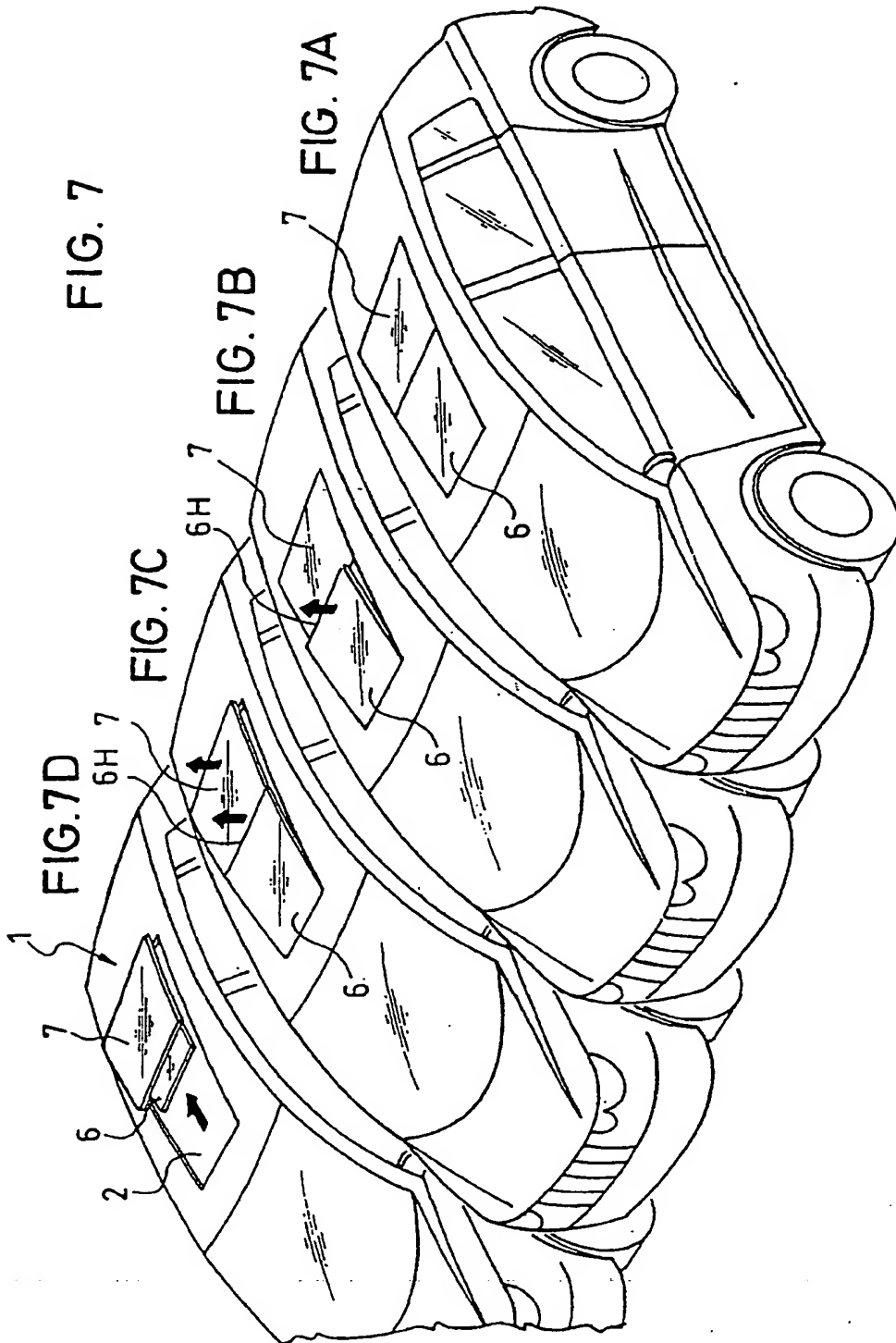
50

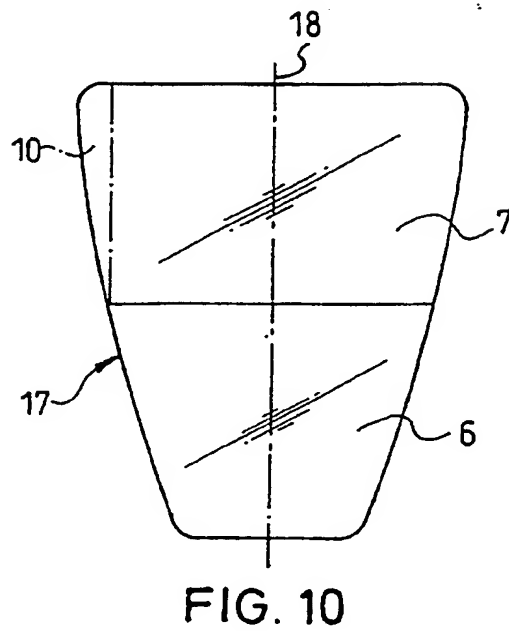
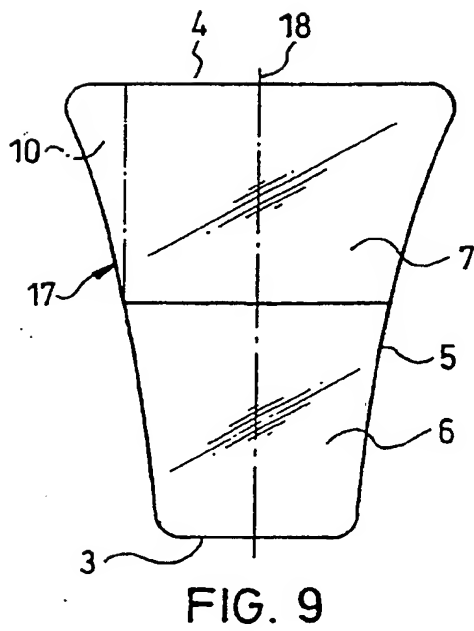
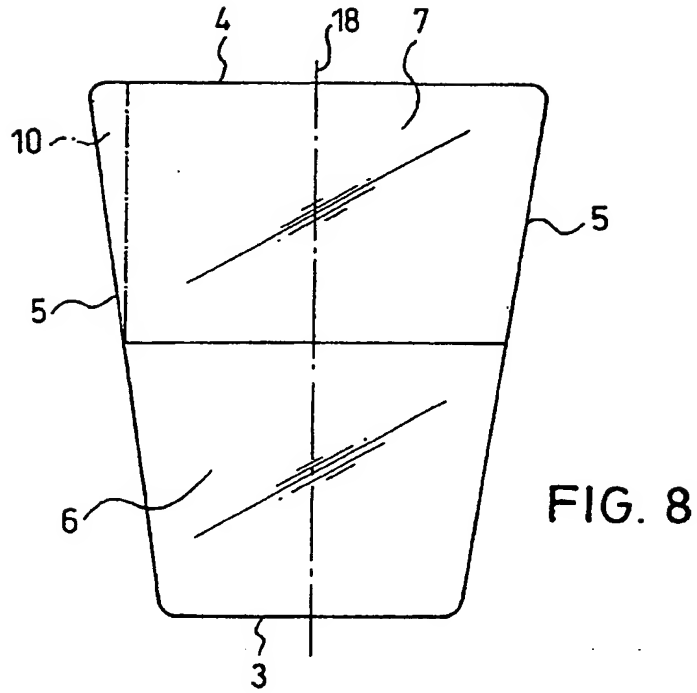
55











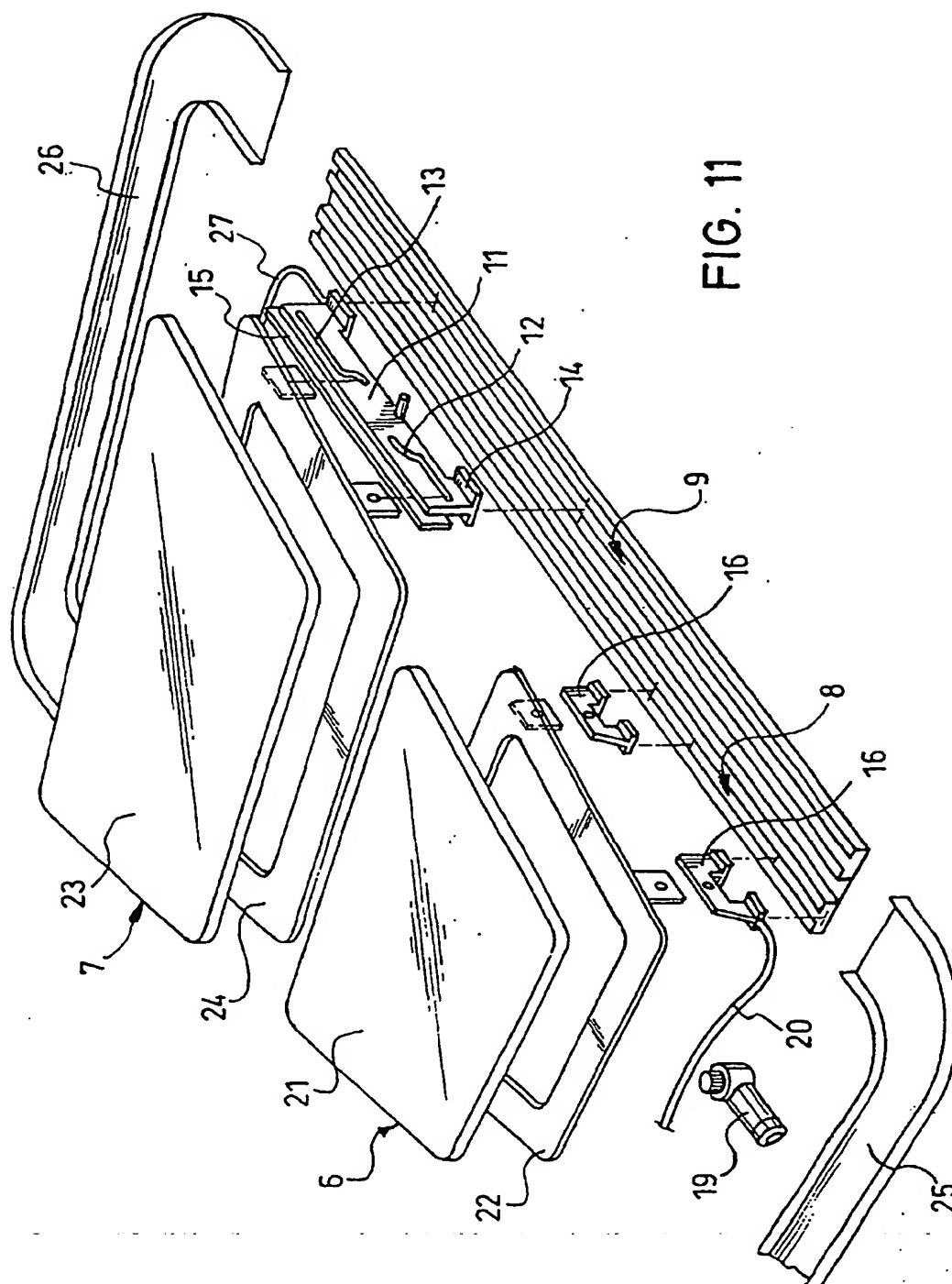


FIG. 11

